

## INFORMACJA DLA WYKONAWCÓW

dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Opracowanie dokumentu pn.: „Studium zrównoważonego rozwoju transportu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej” w ramach projektu pn.: „Działając razem osiągniemy więcej - współpraca Jednostek Samorządu Terytorialnego dla rozwoju Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013 oraz z budżetu państwa”

W imieniu Zamawiającego (Miasta Kalisz) informuję, co następuje:

***I. na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych, wprowadzam następujące zmiany w SIWZ:***

**1. punkt 4.2 SIWZ otrzymuje następujące brzmienie:**

„4.2. Przedmiot zamówienia

4.2.1. Planowany do opracowania dokument będzie miał charakter zintegrowany i dotyczyć będzie obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej wyznaczonego Uchwałą Nr 4014/2013 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie wyznaczenia zasięgu terytorialnego Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru funkcjonalnego ośrodka regionalnego Kalisza z Ostrowem Wielkopolskim w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

4.2.2. Zakres dokumentu „Studium zrównoważonego rozwoju transportu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej”:

4.2.2.1. Studium powinno mieć charakter multimodalny, obejmujący wszystkie gałęzie transportu pasażerskiego oraz transport towarowy i powinno zawierać co najmniej niżej określone elementy:

1) Syntetyczna diagnoza systemu transportowego:

a) uwarunkowania zewnętrzne;

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna

1



- b) tendencje wpływające na rozwój transportu w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
- c) dostępność transportowa na tle kraju;
- d) możliwości wykorzystania transportu lotniczego;
- e) uwarunkowania wewnętrzne;
- f) charakterystyka organizatorów i przewoźników transportu zbiorowego;
- g) opis układu drogowego i kolejowego;
- h) rozwój przestrzenny AKO a transport;
- i) dwa scenariusze rozwoju transportu: trend (oparty na aktualnych tendencjach) i przyjazny dla środowiska (zrównoważony rozwój).

2) Diagnoza strategiczna systemu transportu:

- a) podział podróży wg środka transportu dla Kalisza, Ostrowa Wielkopolskiego oraz sześciu gmin leżących w pierwszym i drugim pierścieniu AKO;
- b) Kompleksowe Badania Ruchu (KBR)<sup>1</sup> w wariacie podstawowym<sup>2</sup> czyli badanie zachowań komunikacyjnych w AKO obejmujące:
  - ruch generowany przez mieszkańców i pojazdy obszaru zawartego w jej granicach,
  - ruch absorbowany (pozostała część ruchu osób i pojazdów korzystających z układu transportowego zawartego w jego granicach).
- c) ocena i prognoza potrzeb przewozowych (w tym najważniejsze generatory ruchu w AKO);
- d) układ linii transportu zbiorowego (w tym: autobusowego i kolejowego);
- e) inwentaryzacja i ocena ciągłości systemu ścieżek (dróg) rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych;
- f) inwentaryzacja istniejących miejsc postojowych, parkingów, stref płatnego parkowania;
- g) stopień koordynacji rozkładów jazdy wszystkich przewoźników;
- h) dostępność przestrzenna do infrastruktury przystankowej transportu zbiorowego;
- i) atrakcyjność i funkcjonalność układu sieci komunikacyjnej w AKO;
- j) charakterystyka transportu usług taksówkowych;
- k) przewozy uczniów i osób niepełnosprawnych;
- l) pożądany standard usług przewozowych w transporcie zbiorowym;
- m) badania ruchu na dworcach kolejowych;
- n) możliwości wykorzystania transportu kolejowego w obsłudze Aglomeracji.

<sup>1</sup> Patrz np. Stanisław Gaca, Wojciech Suchorzewski, Marian Tracz: *Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i Praktyka*, WKŁ, Warszawa 2009

<sup>2</sup> *Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu*, Materiały konferencyjne II Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo – Technicznej Kraków 18-19 listopada 2010



3) Sformułowanie polityki transportowej AKO, w tym:

- a) w zakresie organizacji ruchu (strefy ograniczonej dostępności, parkowania, prędkości, uspokajanie ruchu, zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego, wykorzystanie ITS do informowania kierowców o sytuacji na drogach, informacji o miejscach parkingowych, zintegrowanej informacji pasażerskiej);
- b) zróżnicowanie dostępności samochodu w różnych obszarach aglomeracji, strefowanie obszaru aglomeracyjnego;
- c) strefowanie rozwoju ulic i parkingów, dostosowanie ulic i kontrola liczby miejsc parkingowych w obszarach śródmiejskich i ich otoczeniu, polityka w zakresie parkowania, ustalenie standardów zapewnienia miejsc postojowych, integracja i substytucja różnych środków transportu zbiorowego i indywidualnego, budowa parkingów (w tym: buforowych, „park & ride”, „bike & ride”);
- d) rozbudowa infrastruktury przystankowej, pożądany standard, budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- e) publiczna zintegrowana informacja pasażerska dostępna na wyświetlaczach (np. na dworcach, centrach przesiadkowych) oraz wyszukiwarka podróży dostępną w Internecie i na urządzeniach mobilnych;
- f) koncepcja integracji taryfowej wszystkich przewoźników, możliwość wprowadzenia wspólnego biletu;
- g) koncepcja rozwoju systemu dróg rowerowych w aspekcie dojazdów do pracy i szkół, uczelni, dostępności do usług publicznych oraz dokonywania zakupów, a także turystyki i rekreacji – zbudowanie koncepcji rozwoju tras rowerowych łączących gminy wchodzące w skład AKO z rdzeniem AKO z uwzględnieniem ich hierarchizacji oraz określenie standardów budowy dróg rowerowych;
- h) rozwój układu dróg obsługujących transport wewnątrz aglomeracyjny przy uwzględnieniu aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- i) rozwój układu dróg obsługujących transport zewnątrz aglomeracyjny (w tym: połączenie z A2, S11, S8 oraz obwodnice w ciągach dróg krajowych) z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- j) zapewnienie spójności systemów transportowych: lokalnego, aglomeracyjnego (w tym pieszego i rowerowego), krajowego i międzynarodowego;
- k) rozwój carsharing, carpooling;
- l) przygotowanie i prowadzenie polityki informacyjno-promocyjnej skierowanej do mieszkańców AKO w celu podnoszenia świadomości dotyczącej transportu zrównoważonego i zmian zachowań transportowych;
- m) zestawienie wskaźników służących ocenie wdrożenia polityki transportowej w AKO.

4) Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ) pozytywnie zaopiniowana przez właściwe organy.



5) Uspołecznienie procesu przygotowania studium (w tym konsultacje społeczne na różnych etapach opracowania studium).

Studium powinno uwzględniać cele zrównoważonego rozwoju transportu na terenie AKO, takie jak:

- a) zapewnienie sprawności funkcjonowania aglomeracji przy rosnącym poziomie motoryzacji, w tym łagodzenie funkcjonalnych uciążliwości (ograniczona dostępność, zatłoczenie dróg, trudności parkingowe),
- b) poprawa jakości transportu zbiorowego,
- c) stworzenie warunków dla rozwoju ruchu rowerowego, poprawa warunków ruchu pieszego;
- d) wprowadzenie polityki parkingowej,
- e) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- f) łagodzenie nierównomierności w obsłudze transportowej obszarów miejskich i wiejskich oraz różnych grup mieszkańców (zwłaszcza osób niepełnosprawnych),
- g) dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych (infrastruktura przystankowa, dworce, środki transportu),
- h) ograniczenie uciążliwości transportu dla mieszkańców i negatywnego wpływu na środowisko naturalne,
- i) wykorzystania ITS w celu zapewnienia informacji pasażerskiej oraz informacji dla kierowców, dostępności miejsc do parkowania i zapewnienia priorytetów dla transportu zbiorowego w sygnalizacji świetlnej,
- j) stymulowanie rozwoju gospodarczego AKO,
- k) utrzymanie lub przywracanie ładu przestrzennego,
- l) poprawa dostępności obiektów użyteczności publicznej.

4.2.2.3. W trakcie przygotowania Studium Wykonawca przeprowadzi minimum 6 spotkań roboczych z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Aglomeracji Kalisko - Ostrowskiej oraz kluczowych przedsiębiorstw. Spotkania będą miały na celu ustalenie celów i scenariuszy, dyskusję nad wpływem i skutkami wybranych środków oraz wyznaczenie planowanych rozwiązań przyszłych działań (koszty organizacji spotkań ponosi Wykonawca - wynajem sal z urządzeniami multimedialnymi, serwisy kawowe).

4.2.2.4. Wykonawca przedłoży pismo skierowane do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego uzgadniające zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

4.2.2.5. Wykonawca zobligowany będzie do przedstawienia pozytywnie zaopiniowanej przez właściwe organy Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ).



- 4.2.2.6. Wykonawca przeprowadzi konsultacje społeczne Studium (2 spotkania konsultacyjne: jedno na terenie Kalisza, drugie na terenie Ostrowa Wielkopolskiego). Wykonawca zobligowany jest do przygotowania raportu, uczestnictwa w całym procesie konsultacji i odpowiada za uwzględnienie uwag i sugestii, które zostały zaakceptowane przez Zamawiającego, w ostatecznej wersji opracowanego dokumentu (koszty organizacji spotkań ponosi Wykonawca - wynajem sal z urządzeniami multimedialnymi, serwisy kawowe).
- 4.2.2.7. Wykonawca zobowiązany jest do raportowania postępu prac na spotkaniach Komitetu Sterującego AKO (w trakcie obowiązywania umowy przewidziane są 2-3 spotkania).”.

**2. Podpunkt c) pkt 14.2.2) SIWZ otrzymuje następujące brzmienie:**

„c) odniesienie do pozostałych wskazanych w pkt 18 SIWZ elementów podlegających ocenie, a w szczególności do tych zawartych w pkt 18.2.3) („uspołecznienie procesu przygotowania Studium”). W treści wyżej wymienionego dokumentu zaleca się przypisanie poszczególnych jego części do właściwych elementów oceny zawartych w Kryterium oceny ofert.”.

**3. termin składania i otwarcia ofert, o którym mowa w pkt 16 zmienia się na następujący: 04 luty 2015 r. Godziny oraz miejsce składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.**

**4. punkt 17.1 i 17.2 SIWZ otrzymują następujące brzmienie:**

„17.1. Wykonawca zobowiązany jest do podania w „Formularzu oferty” (stanowiącym załącznik nr 2 do SIWZ) ceny netto i brutto dotyczącej wykonania całości przedmiotu zamówienia w sposób opisany w przedmiocie zamówienia (pkt 4 SIWZ) i projekcie umowy stanowiącym załącznik nr 1 do SIWZ.

17.2. Oferowana cena brutto musi obejmować wszelkie koszty i obciążenia związane z wykonaniem zamówienia, w tym uwzględniać wymagane prawem podatki.”

**5. punkt 18 SIWZ otrzymuje następujące brzmienie:**

„18. Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, wraz z podaniem znaczenia tych kryteriów i sposobu oceny ofert.



Oznaczenie sprawy: KPM.271.01.1.2014

18.1. Zamawiający przy wyborze najkorzystniejszej oferty będzie się kierował następującymi kryteriami oceny ofert i ich znaczeniem (wagami):

- 1) **Cena (C)** – waga: 60 pkt
- 2) **Metodyka pracy (M)** – waga: 20 pkt
- 3) **Uspołecznienie procesu przygotowania Studium (U)** – waga: 20 pkt

18.2. Zamawiający dokona oceny ofert w oparciu o wyżej wymienione kryteria i przyznana w toku oceny punktacje tj. końcowa liczba punktów przyznanych każdej z ocenianych ofert obliczona zostanie według wzoru:

$$Lp = C + M + U$$

gdzie:

Lp – łączna liczba punktów przyznana ofercie

C – liczba punktów przyznana ofercie w oparciu o kryterium „Cena”

M – liczba punktów przyznana ofercie w oparciu o kryterium „Metodyka pracy”

U – liczba punktów przyznana ofercie w oparciu o kryterium „Uspołecznienie procesu przygotowania studium”

### Sposób oceny ofert w poszczególnych kryteriach:

#### 1) Kryterium „Cena”

W powyższym kryterium oceniana będzie całkowita cena brutto ofert podana przez wykonawcę w „Formularzu oferty” za wykonanie całości przedmiotu zamówienia.

Maksymalna ilość punktów tj. 60 otrzyma oferta Wykonawcy, który zaproponuje najniższą cenę.

Ilość punktów w tym kryterium wyliczona będzie zgodnie z poniższym wzorem, z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, według zasady matematycznej, iż wartości 1-4 zaokrągla się w dół, 5-9 zaokrągla się w górę:

$$C = Cn/Co \times 60 \text{ pkt}$$

gdzie:

C – ilość punktów uzyskanych w kryterium „Cena”

Cn – całkowita cena brutto najtańszej oferty

Co – całkowita cena brutto ocenianej oferty



## 2) Kryterium „Metodyka pracy”

Przedmiotem oceny w kryterium „Metodyka pracy” będą informacje zawarte w opracowanym przez Wykonawcę dokumencie, o którym mowa w pkt 14.2.2) SIWZ w zakresie metodyki i harmonogramu przeprowadzenia prac nad opracowaniem Studium. Punkty w tym kryterium będą przyznawane indywidualnie przez każdego z członków komisji przetargowej. Oceniana oferta może uzyskać w tym kryterium łącznie od 0 do 20 pkt, z uwzględnieniem niżej wymienionego podziału w zakresie przyznawania punktów (elementy podlegające ocenie). Przyznawane przez członków komisji przetargowej punkty będą liczbami całkowitymi. Punkty z oceny indywidualnej zostaną zsumowane i podzielone przez liczbę członków komisji przetargowej dokonujących oceny. Otrzymane liczby będą wyliczone z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, według zasady matematycznej, iż wartości 1-4 zaokrągla się w dół, 5-9 zaokrągla się w górę.

Oferta w tym kryterium oceniana będzie w zakresie następujących elementów:

- kompleksowość i wiarygodność przyjętej metodyki pracy w kontekście istniejących uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych oraz merytoryczna adekwatność przyjętej metodyki pracy do celu i charakteru całego Studium (0 – 10 pkt),
- przedstawiony przez Wykonawcę harmonogram realizacji zamówienia oceniany będzie pod kątem minimalizacji i kontroli kluczowych czynników ryzyka wobec utrzymania terminu końcowego realizacji zamówienia (0 – 10 pkt).

## 3) Kryterium „Uspołecznienie procesu przygotowania Studium”

Przedmiotem oceny w kryterium „Uspołecznienie procesu przygotowania Studium” będą informacje zawarte w opracowanym przez Wykonawcę dokumencie, o którym mowa w pkt 14.2.2) SIWZ w zakresie uspołecznienie procesu przygotowania studium. Punkty w tym kryterium będą przyznawane indywidualnie przez każdego z członków komisji przetargowej. Oceniana oferta może uzyskać w tym kryterium łącznie od 0 do 20 pkt, z uwzględnieniem niżej wymienionego podziału w zakresie przyznawania punktów (elementy podlegające ocenie). Przyznawane przez członków komisji przetargowej punkty będą liczbami całkowitymi. Punkty z oceny indywidualnej zostaną zsumowane i podzielone przez liczbę członków komisji przetargowej dokonujących oceny. Otrzymana liczba (wyliczona z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, według zasady matematycznej, iż wartości 1-4 zaokrągla się w dół, 5-9 zaokrągla się w górę) będzie stanowić wartość punktową dla danej oferty w kryterium „Uspołecznienie procesu przygotowania Studium”.

Oferta w tym kryterium oceniana będzie w zakresie następujących elementów:

- dobór, uzasadnienie doboru i liczebność grupy społecznej tzn. grupy, która z racji pełnionych ról zawodowych, społecznych, instytucjonalnego usytuowania, zaangażowania itd. może wnieść największy wkład w optymalizację procesu opracowania studium - zarówno na etapie diagnozy, części planistycznej oraz konsultacji wypracowanego dokumentu (0 – 10 pkt),



Oznaczenie sprawy: KPM.271.01.1.2014

- planowane działania w zakresie uspołecznienia procesu przygotowania Studium (proponowane formy partycypacji, dobór narzędzi, metody ich wykorzystania, przykładowe arkusze, formularze ankiety itp. rodzaje materiałów i wydarzeń informacyjnych, przykładowy proces uczestnictwa) oraz ich adekwatność do merytorycznej specyfiki dokumentu strategicznego i potrzeb środowiska społeczno-gospodarczego, w którym jest on przygotowywany (0 – 10 pkt).

**Skala ocen dla kryteriów „Metodyka pracy”, „Uspołecznienie procesu przygotowania Studium” wraz z wyodrębnionymi w nich elementami podlegającymi ocenie.**

Zamawiający dokona oceny ofert, które nie podlegają odrzuceniu, z wykorzystaniem skali od 0 do 10 punktów. Punkty będą przyznawane jako ocena wartościująca odzwierciedlająca stopień spełnienia oczekiwań wyrażonych w treści przyjętego kryterium.

**Zasady punktacji dla kryteriów „Metodyka pracy”, „Uspołecznienie procesu przygotowania Studium” wraz z wyodrębnionymi w nich elementami podlegającymi ocenie:**

- a) **9 – 10 punktów:** propozycja w bardzo dużym stopniu spełnia oczekiwania wyrażone w treści przyjętego kryterium
- b) **6 – 8 punktów:** propozycja w dużym stopniu spełnia oczekiwania wyrażone w treści przyjętego kryterium
- c) **3 – 5 punktów:** propozycja w przeciętnym stopniu spełnia oczekiwania wyrażone w treści przyjętego kryterium
- d) **0 – 2 punktów:** propozycja nie spełnia (0 pkt) lub spełnia w małym stopniu oczekiwania wyrażone w treści przyjętego kryterium.

18.3. Oferty zostaną sklasyfikowane zgodnie z uzyskaną łączną ilością punktów w przyjętych kryteriach oceny ofert, a oferta, która otrzyma największą, łączną ilość punktów zostanie uznana za najkorzystniejszą. Pozostałe oferty zostaną sklasyfikowane zgodnie z uzyskaną łączną ilością punktów. Jeżeli nie będzie można wybrać oferty najkorzystniejszej z uwagi na to, że dwie lub więcej ofert przedstawia taki sam bilans ceny i innych kryteriów oceny ofert Zamawiający spośród tych ofert wybierze ofertę z najniższą ceną.”

**6. załącznik do SIWZ pn. „Formularz oferty” otrzymuje brzmienie jak w załączniku do niniejszej „Informacji dla Wykonawców”.**

*Proszę zwrócić szczególną uwagę na ten fakt przy przygotowywaniu oferty, a najlepiej wykorzystać nowy druk „Formularza Oferty” załączony do niniejszej „Informacji dla Wykonawców”.*





**II. w związku z pytaniami przesłanymi przez Wykonawców, na podstawie art. 38 ust. 2 i 4 ustawy Prawo zamówień publicznych, udzielam następujących odpowiedzi i zmieniam SIWZ w następującym zakresie:**

1. Czy Zamawiający dysponuje i udostępni wykonawcy pomiary ruchu wykonane po roku 2011 na drogach krajowych i wojewódzkich Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej ?

*Odpowiedź: Zamawiający nie dysponuje takimi pomiarami.*

2. Czy Zamawiający, w przypadku braku aktualnych danych dotyczących natężeń ruchu, ze względu na termin oddania opracowania dopuszcza wykonanie pomiarów ruchu w miesiącach wczesnowiosennych (marzec, kwiecień), niezgodnie z metodologią rekomendowaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad ?

*Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza taką możliwość.*

3. W jakich dniach oraz godzinach powinny odbyć się badania ruchu na dworcach: kolejowych, PKS oraz na drogach krajowych, wojewódzkich i wybranych powiatowych ? Czy ma to być 1 dzień roboczy, czy może 1 dzień roboczy, 1 sobota, 1 niedziela; pomiary całodobowe czy w godzinach szczytu porannego i popołudniowego ? Prosimy o określenie minimum, które będzie wartością wyjściową do oceny Zamawiającego.

*Odpowiedź: W obecnym brzmieniu SIWZ brak jest wymogu przeprowadzenia pomiarów na dworcach PKS. Badania na dworcach kolejowych mają dotyczyć potoków pasażerskich w ramach jednego miarodajnego dnia roboczego w godzinach kursowania pociągów. Badania ruchu na drogach mają dotyczyć liczby pojazdów z rozróżnieniem kierunku i struktury rodzajowej pojazdów w ciągu jednego miarodajnego dnia roboczego zgodnie z metodologią KBR.*

4. W ilu punktach należy przeprowadzić badania natężenia ruchu drogowego ? Prosimy o określenie minimum, które będzie wartością wyjściową do oceny Zamawiającego.

*Odpowiedź: Badania natężenia ruchu Wykonawca winien jest wykonać zgodnie z metodologią KBR tj. minimum na wszystkich drogach wylotowych z obszaru AKO oraz na drogach łączących siedziby władz gmin należących do AKO z ośrodkami centralnymi tj. Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim oraz najważniejsze punkty transportowe w ramach obszaru AKO.*

5. Czy badania natężenia ruchu mają być przeprowadzane w przekrojach jezdni czy na skrzyżowaniach z rozróżnieniem struktury rodzajowej i kierunkowej ? Prosimy o wskazanie oraz określenie minimum, które będzie wartością wyjściową do oceny Zamawiającego.



*Odpowiedź: Badania natężenia ruchu drogowego mają być przeprowadzone zgodnie z metodologią KBR. Zamawiający wymaga rozróżnienia struktury rodzajowej pojazdów i kierunku. Minimum wynika z odpowiedzi na pytanie nr 4.*

6. Jaką minimalną liczbę ankiet niezbędną do wypełnienia warunków Specyfikacji oczekuje Zamawiający ? Prosimy o określenie minimum, które będzie wartością wyjściową do oceny Zamawiającego.

*Odpowiedź: Wykonawca powinien zaproponować rozwiązanie zgodne z metodologią KBR. Zamawiający wymaga wykonania ankiet na próbie istotnej statystycznie.*

7. Co Zamawiający rozumie poprzez wpisanie elementu opracowania w podpunkcie i) „Organizacja i zarządzanie ruchem (inteligentny system zarządzania ruchem)” ? Prosimy o doprecyzowanie ze względu na złożoność problematyki.

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa.*

8. Dotyczy § 9 ust. 5 i 7 – Prosimy o wyjaśnienie brzmienia tego postanowienia w kontekście zwłoki jako przesłanki dla naliczenia kary umownej. Jak wiadomo zwłoka to taki rodzaj kwalifikowanego opóźnienia w realizacji danej czynności, które nastąpiło z winy strony zobowiązanej do wykonania przedmiotowej czynności. Zasadą jest, iż przesłanką żądania kary umownej nie jest każdy przypadek naruszenia przez dłużnika istniejącej więzi zobowiązaniowej, ale tylko o taki za który on odpowiada. Zatem przy zasadności naliczenia kary umownej należy zbadać jak w ocenianym stosunku obligacyjnym kształtuje się zakres okoliczności obciążających dłużnika. Związane jest to z faktem, że co prawda wina w postaci niedbalstwa w większości wypadków stanowi okoliczność, za którą dłużnik odpowiada (art. 471 w zw z art. 472 Kodeksu cywilnego). Potwierdza to również orzecznictwo Sądu Najwyższego, które uzależnia możliwość obciążenia dłużnika karą umowną od jego winy. (Tak Sąd Najwyższy – Izba Cywilna w wyroku z dnia 20 marca 1968 roku wydanym w sprawie o sygn. akt II CR 419/67). Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający będzie naliczał kary umowne w sytuacjach niezależnych od Wykonawcy takich jak: na przykład wydłużenie terminów administracyjnych?

*Odpowiedź: W § 9 w ust. 5 i 7 umowy jest mowa o karach umownych za opóźnienie w wykonaniu przedmiotu umowy a nie o zwłoce . W prawdzie opóźnienie i zwłoka oraz związane z nimi skutki dla stron umowy regulują przepisy kodeksu cywilnego, ale określeń tych nie należy używać zamiennie, albowiem uprawnienia strony dotkniętej zwłoką bądź opóźnieniem znacznie się różnią. W obu przypadkach mamy do czynienia z nieterminowością wykonania przyjętych zobowiązań wynikających, jak w tym przypadku z umowy.*



*Zarówno zwłoka, jak i opóźnienie oznacza niewykonanie zobowiązania w terminie wynikającym z czynności prawnej (ustalonej w umowie). Jednak pojęcie opóźnienia jest szersze od pojęcia zwłoki. Opóźnienie to każdy przypadek niewykonania zobowiązania w terminie, a zwłoka to szczególny przypadek opóźnienia jako działania lub zaniechania zawinionego. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia jest podany szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, termin wykonania jak i obowiązki Wykonawcy (pkt 4 SIWZ), w tej sytuacji zapis umowy - § 9 w ust. 5 i 7 jest adekwatny do zapisów SIWZ i nie bardzo zrozumiałe jest co miał na myśli pytający Wykonawca pisząc o wydłużaniu terminów administracyjnych. Jeszcze raz podkreślamy, że w umowie jest mowa o karach umownych za opóźnienie w wykonaniu przedmiotu umowy, czyli za niewykonanie przedmiotu umowy w terminie.*

*Zamawiający podtrzymuje brzmienie SIWZ w zakresie, o którym mowa w pytaniu.*

9. Dotyczy § 6 ust. 6 – Czy Zamawiający wyraża zgodę aby przejście autorskich praw majątkowych następowało z momentem dokonania zapłaty za usługi w ramach których te prawa zostały wytworzone?

*Odpowiedź: Przejście autorskich praw majątkowych następuje z momentem podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego, będącego podstawą do wystawienia faktury – zgodnie z § 3 ust. 3 projektu umowy będącej załącznikiem do SIWZ.*

10. Czy ze względu na czas trwania procesu uzyskania oceny środowiskowej Zamawiający przewiduje przesunięcie terminu oddania opracowania?

*Odpowiedź: Przesunięcia terminu oddania dokumentu nie jest możliwe ze względu na termin zakończenia realizacji projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, w ramach którego to zadanie jest współfinansowane.*

11. Zwracamy się z prośbą o przesunięcie terminu ofert do dnia 18 grudnia.

*Odpowiedź: Termin składania ofert został na nowo określony w niniejszej „Informacji dla Wykonawców”.*

12. Ponadto prosimy o modyfikację sposobu porozumiewania się z Zamawiającym i rozszerzenie o możliwość kontaktowania się również drogą elektroniczną – poprzez e-mail lub podanie przeciwwskazań do takiej formy kontaktu.

*Odpowiedź: Ze względów technicznych i organizacyjnych sposób porozumiewania się z Zamawiającym pozostaje bez zmian.*



13. Pkt 4.2.2.1 b – na jakiej podstawie należy przeprowadzić ocenę i prognozę potrzeb przewozowych oraz w jakiej perspektywie czasowej? Czy mają to być tylko przewozy pasażerskie czy także towarowe, skoro Studium ma być multimodalne i obejmować również gałąź transportu towarowego?

*Odpowiedź: Ocenę i prognozę potrzeb przewozowych pasażerskich i towarowych należy opracować na podstawie wszelkich dostępnych danych, w tym danych z KBR, w perspektywie czasowej 2015-2023.*

14. Pkt 4.2.2.1 b – na czym ma polegać analiza preferencji dotyczących wyboru rodzajów środków transportu? Czyje mają to być preferencje? Czy należy przeprowadzić tu jakieś badania, a jeśli tak to jakiego typu i w jakiej ilości? Jak ma być dobrana próba, jej wielkość oraz grupa reprezentatywna badanych?

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa.*

15. Pkt 4.2.2.1 c – na czym ma polegać „kompleksowość” badań ruchu? Jakiego dokładnie rodzaju badania mają być przeprowadzone w poszczególnych, wymienionych miejscach? Jaki jest w ogóle cel dla przeprowadzenia tych badań?

*Odpowiedź: W obecnym brzmieniu SIWZ brak jest takiego pojęcia. Wprowadzono kategorię KBR, dla której jest przyjęta powszechnie znana metodologia, zgodnie z którą przeprowadzone mają zostać badania mające na celu otrzymanie obrazu ruchu pojazdów i pieszych wraz z gruntownym opisem zachowań komunikacyjnych mieszkańców AKO.*

Czy badania ruchu na dworcach kolejowych i PKS mają dotyczyć potoków pasażerskich osób korzystających z kolei i autobusów PKS? Czy ma być zbadane także napełnienie względne pojazdów, tj. taboru kolejowego oraz autobusowego w tych miejscach? Jeśli tak, to w jakich dniach tygodnia i porach ma się odbyć takie badanie i jak długo trwać?

*Odpowiedź: W obecnym brzmieniu SIWZ brak jest wymogu przeprowadzenia pomiarów na dworcach PKS. Na dworcach kolejowych należy zbadać potoki pasażerów korzystających z transportu kolejowego - zgodnie ze wskazaniem podanym w odpowiedzi na pytanie nr 3.*

Czy za realizację kompleksowych badań ruchu na dworcach (kolejowych i autobusowych) Zamawiający uzna badanie tzw. wymian pasażerskich (wykonane dowolnie : z wnętrza, bądź zewnątrz pojazdu)?

*Odpowiedź: Wykonawca sam decyduje o sposobie prowadzenia pomiarów potoków pasażerów zgodnie z metodologią KBR.*

Na czym mają polegać kompleksowe badania ruchu na drogach krajowych, wojewódzkich i wybranych powiatowych? Czy Wykonawca ma przeprowadzić wyłącznie badania natężeń ruchu na tych drogach? Jeśli tak, to w jakich dniach tygodnia i porach dnia oraz jak długo? Ile punktów pomiarowych powinno być objętych badaniem jako minimum?



*Odpowiedź: Zamawiający oczekuje badań zgodnie z metodologią KBR, z rozróżnieniem struktury rodzajowej i kierunkowej. Pomiary natężeń powinny objąć wszystkie drogi wylotowe z obszaru AKO oraz na drogi łączące siedziby gmin należących do AKO z ośrodkami centralnymi tj. Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim oraz najważniejsze punkty transportowe. Stąd wynika minimalna liczba punktów pomiarowych. Zamawiający dopuszcza wykonywanie badań w miesiącach takich jak marzec, kwiecień, maj. Pomiary powinny dotyczyć jednego dnia roboczego.*

Czy może badanie to ma polegać również na zbadaniu napełnień i struktury rodzajowej pojazdów poruszających się po ww. kategoriach dróg? Jeśli tak, to jak Zamawiający wyobraża sobie dokonanie takich badań napełnień podczas miesięcy zimowych, gdzie po godz. 16.00 jest już ciemno? Badania takie, z uwagi na termin wykonania Studium, przypadłyby bowiem na okres luty/marzec 2015 r., o feriach zimowych nie wspominając (wtedy nie zaleca się przeprowadzać badań, bo ich wyniki mogą nie być prawdziwe i miarodajne).

*Odpowiedź: Zamawiający oczekuje badań zgodnie z metodologią KBR z rozróżnieniem struktury rodzajowej i kierunkowej.*

Czy za realizację kompleksowych badań ruchu na drogach Zamawiający uzna zbadanie natężenia ruch pojazdów wyłącznie w godzinach szczytów komunikacyjnych?

*Odpowiedź: Zamawiający oczekuje badań zgodnie z metodologią KBR i wymaga przeprowadzenia 24 godzinnych badań natężenia ruchu drogowego w ciągu dnia roboczego.*

16. Pkt 4.2.2.1 c – w punkcie o badaniach ruchu Zamawiający pisze także o „atrakcyjności i funkcjonalności układu sieci komunikacyjnej w AKO, badaniu zapotrzebowania na nowe linie, propozycji przeorganizowania sieci połączeń komunikacji publicznej w AKO” – czy to wszystko ma również zostać zbadane w ramach kompleksowych badań ruchu? Jeśli tak, to jaką metoda badawczą, skoro chodzi o pomiary ruchu? Kto ma być badany, gdzie, w jakich dniach i porach, jaka wielkość grupy ma być dobrana i pod jakim kątem? Np. czy mają być badani tylko pasażerowie, czy także mieszkańcy nie korzystający z komunikacji zbiorowej czy indywidualnej?

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa. Obecnie należy tylko ustosunkować się do „atrakcyjności i funkcjonalności układu sieci komunikacyjnej w AKO” w oparciu o dostępne dane.*

17. Pkt 4.2.2.1 f – czy w ramach opisanej publicznej integracji taryfowej Zamawiający oczekuje opisanego dokładnego – dedykowanego dla AKO modelu, harmonogramu wdrażania i budżetu takiej integracji? Przykładowo wspólny bilet można rozpatrywać na wielu płaszczyznach, np. możliwości formalno-prawnych jego wprowadzenia czy warunków ekonomiczno-finansowych a nawet technicznych (jeśli miałyby być także emitowane w wersji elektronicznej czy w formie karty), co wymaga wielu odrębnych analiz i opinii.



*Odpowiedź: Zamawiający wymaga przedstawienia strategii wprowadzenia integracji taryfowej, która będzie brała pod uwagę przynajmniej takie istotne czynniki jak: własnościowe, formalno-prawne, finansowe, gospodarcze, techniczne oraz społeczne, choć Wykonawca nie powinien się ograniczać tylko do nich.*

18. Pkt 4.2.2.1 i – czego Zamawiający oczekuje w ramach „Organizacji i zarządzania ruchem”? Czy dokładnego opisanie modelu funkcjonowania ITS czy może czegoś innego? Kto miałby zarządzać ITS w ramach AKO? Czy AKO ma obecnie takie plany wprowadzenia pełnego systemu ITS dla całej Aglomeracji czy może posiada już aktywne elementy takiego rozwiązania?

*Odpowiedź: W obecnym brzmieniu SIWZ nie ma podpunktu, o którym mowa w pytaniu. Aktualnie w SIWZ planuje się „wykorzystanie ITS do informowania kierowców o sytuacji na drogach, informacji o miejscach parkingowych, zintegrowanej informacji pasażerskiej”. Zamawiający oczekuje propozycji rozmieszczenia tablic informacyjnych, sposobu zarządzania systemem i zapewnienia współpracy z Zintegrowany System Zarządzania Ruchem Drogowym w Kaliszu i systemem informacji pasażerskiej w Ostrowie Wielkopolskim.*

19. Pkt 4.2.2.1 j – punkt ten mówi o „Wpływie na preferencje wyboru transportu (charakterystyka transportu)”; wpływ czego lub kogo ma Zamawiający na myśli? Czy Zamawiający ma na myśli planowane działania mogące mieć wpływ na preferencje wyboru rodzajów środków transportu przez mieszkańców AKO?

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa.*

20. Pkt 4.2.2.1 l – czy Zamawiający oczekuje rozpatrzenia transportu lotniczego w transporcie aglomeracyjnym? Czy istnieje na terenie AKO lokalny transport lotniczy? AKO wydaje się być za mała obszarowo aglomeracją żeby rozpatrywanie transportu lotniczego w jej granicach miało jakikolwiek sens.

*Odpowiedź: Zamawiający oczekuje rozpatrzenia „możliwości wykorzystania transportu lotniczego” dla mieszkańców AKO przy korzystaniu z lotnisk w Poznaniu, Wrocławiu, Łodzi i w Warszawie oraz możliwości i zasadności większego aktywowania lotniska znajdującego się w obszarze AKO (lotnisko Ostrów Wielkopolski – Michałków).*

21. Pkt 4.2.2.1 m – czy Zamawiający posiada i udostępni Wykonawcy jakiegokolwiek dane dotyczące wielkości transportowanych, magazynowanych i przeładowywanych towarów? Bez nich ten punkt wydaje się niemożliwy do wykonania.

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa.*



22. Pkt 4.2.2.1 n – na jakiej podstawie Wykonawca ma określić zapotrzebowanie i kierunki rozwoju tras rowerowych? Czy otrzyma w tym zakresie wyczerpujące dane od Zamawiającego? Czy też ma przeprowadzić badania? Jeśli tak to jakie? Mowa jest o określeniu zapotrzebowania i kierunków rozwoju tras rowerowych, ale w pierwszym zdaniu jest mowa także o ruchu pieszych w ciągach pieszo-rowerowych. Czy ona także ma być określony i ew. zbadany?

*Odpowiedź: W obecnym brzmieniu SIWZ nie ma punktu, o którym mowa w pytaniu. Zamawiający oczekuje od Wykonawcy budowy „koncepcji rozwoju systemu dróg rowerowych w aspekcie dojazdów do pracy i szkół, uczelni, dostępności do usług publicznych oraz dokonywania zakupów, a także turystyki i rekreacji – zbudowanie koncepcji rozwoju tras rowerowych łączących gminy wchodzące w skład AKO z rdzeniem AKO z uwzględnieniem ich hierarchizacji oraz określenie standardów budowy dróg rowerowych”. Wykonawca powinien zbudować koncepcję na podstawie dostępnych danych.*

23. Pkt 4.2.2.1 p – Zamawiający wskazuje na konieczność opracowania SOOŚ i złożenia wniosku do RDOŚ i PWIS, ale w punkcie 4.2.2.5 wskazuje, że Wykonawca ma otrzymać pozytywną opinię o SOOŚ lub uzyskać odstępstwo dla sporządzenia SOOŚ. Wzajemnie się to zatem wyklucza, bo albo sporządzamy SOOŚ i poddajemy ocenie ww. instytucji albo też wnosimy do nich wnioski o odstąpienie od wykonywania takiego dokumentu SOOŚ. Prosimy zatem o zajęcie jasnego stanowiska przez Zamawiającego w tej kwestii, ponieważ SOOŚ stanowi odrębny opracowanie wobec samego Studium i generuje czas oraz dodatkowe koszty.

*Odpowiedź: Zamawiający wymaga, żeby Wykonawca w ramach zamówienia przedstawił Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ) pozytywnie zaopiniowaną przez właściwy organ.*

24. W punkcie 4.2.2.1 podpunkty a-p zamawiający określił, jak jest napisane we wstępie, co najmniej (jakie elementy) ma to Studium zawierać. Jednakże pod tymi punktami pojawia się znowu „Minimalny zakres Studium ...”, który wydaje się nie pasować do podpunktów a-p, a nadto jest bardzo ogólnie opisany. Wnosimy o szczegółowe wyjaśnienia, co zamawiający ma na myśli w poszczególnych podpunktach, lub też o usunięcie tych odnośników z SIWZ.

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa.*

25. Pkt 4.2.2.6 – Zamawiający wskazuje na 2 spotkania konsultacyjne na terenie miast Kalisz i Ostrów Wielkopolski – czy mają to być po 2 takie spotkania w każdym z tych miast czy też po jednym? Czy Zamawiający zapewni salę na takie spotkania (np. w UM) czy też leży to po stronie Wykonawcy i jest jego kosztem?

*Odpowiedź: Minimalny zakres konsultacji został określony w zaktualizowanym punkcie 4.2.2.6 SIWZ.*



26. Pkt 18.2.2 – podkryterium 2.1 – ocenie będzie podlegać rozszerzenie i uszczegółowienie zakresu prac ujętych w opisie przedmiotu zamówienia (pkt 4.2.2.1 ppkt a-c SIWZ) – czy w takim razie ocenie będzie podlegać także liczba punktów pomiarowych, liczna godzin (dni) pomiarów, itp.?

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa.*

27. Czy Zamawiający posiada i udostępni Wykonawcy aktualne (nie starsze niż sprzed 2-3 lat) wyniki badań napełnień kursów lub linii KLA, MZK, PKS ? Jeśli nie, to czy Zamawiający oczekuje przeprowadzenia takich badań? Bez tego wydaje się niemożliwe określenie atrakcyjności i funkcjonalności układu sieci komunikacyjnej oraz zapotrzebowania na nowe linie o charakterze użyteczności publicznej, na które to bezpośredni wpływ ma Zamawiający.

*Odpowiedź: Wobec faktu wprowadzenia zmian w SIWZ (patrz wyżej) odpowiedź na pytanie jest obecnie bezprzedmiotowa.*

28. Czy Zamawiający udostępni numeryczny model ruchu transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej?

*Odpowiedź: Zamawiający nie posiada wskazanego modelu ruchu.*

PREZYDENT  
MIASTA KALISZA  
/-/  
Grzegorz Sapiński





..... dn. ....

## MIASTO KALISZ

### FORMULARZ OFERTY

Składając ofertę w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Opracowanie dokumentu pn.: „Studium zrównoważonego rozwoju transportu Aglomeracji Kalisko - Ostrowskiej” w ramach projektu pn.: „Działając razem osiągniemy więcej – współpraca Jednostek Samorządu Terytorialnego dla rozwoju Aglomeracji Kalisko – Ostrowskiej” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013 oraz z budżetu państwa”, w imieniu reprezentowanych Wykonawcy/ów

tj.:.....

*(należy podać nazwę i adres wykonawcy adres np. w formie pieczęci,*

*w przypadku ofert wspólnej należy podać nazwy, adresy wszystkich wykonawców składających ofertę)*

oświadczam, iż:

1. Oferuję/emy wykonanie przedmiotu zamówienia zgodnie z wymogami określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia **za cenę:**

**netto (PLN):** .....\*, słownie złotych: .....\*

**brutto (PLN):** .....\*, słownie złotych: .....\*

\* proszę podać dane / uzupełnić

Ciąg dalszy na następnej stronie



## FORMULARZ OFERTY – cd.

2. Wszystkie dane zawarte w ofercie są zgodne z prawdą i aktualne w chwili składania oferty.
3. Zapoznałem/łam/liśmy się ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia i nie wnoszę/simy do niej zastrzeżeń, akceptuję/emy treść projektu umowy, w tym warunki płatności oraz zdobyłem/łam/liśmy wszystkie konieczne informacje do przygotowania oferty.
4. Oferuję/emy wykonanie przedmiotu zamówienia w terminie wskazanym w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.
5. Część (zakres) zamówienia, której wykonanie zamierzam powierzyć podwykonawcy obejmuje\*:

.....

*(podać zakres (część) zamówienia)*

**Uwaga – Brak wpisu / skreślenia / uzupełnienia powyżej rozumiany jest, iż przedmiotowe zamówienie realizowane będzie bez udziału podwykonawców.**

6. Podwykonawcami(a), na których zasoby (Wykonawca) powołuję się na zasadach określonych w art. 26 ust. 2b, w celu wykazania spełniania warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 ustawy są (jest)\*:

.....

*(nazwa i adres podwykonawcy(ów))*

.....

**Uwaga – Brak wpisu / skreślenia / uzupełnienia powyżej rozumiany jest, iż przedmiotowe zamówienie realizowane będzie bez udziału podwykonawców.**

*Ciąg dalszy na następnej stronie*



## FORMULARZ OFERTY – cd.

7. Dane teleadresowe Wykonawcy do prowadzenia korespondencji:

Nazwa (firma) Wykonawcy : \*.....

Adres: \* .....

tel. \* ....., fax. \*.....

(w przypadku składania oferty wspólnej proszę wyżej podać dane ustanowionego pełnomocnika)

8. W załączeniu przedkładam nw. załączniki:

- 1) .....
- 2) .....
- 3) .....
- 4) .....
- n) .....

.....  
/podpis/y, pieczętki osoby/osób upoważnionych/

**\* proszę podać dane / uzupełnić**

